

**Embargo:  
10.1.1998,  
11.00 Uhr**

## **LSVA gefährdet 30'000 Arbeitsplätze**

**An einer Grosskundgebung am Samstag in Bern hat das Transportgewerbe auf die schwerwiegenden Auswirkungen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für den Arbeitsplatz Schweiz hingewiesen und das Referendum gegen die neue Steuer gestartet. Der Grossaufmarsch von mehr als 7000 Personen zeigte eindrücklich die Einigkeit und Entschlossenheit der Branche im Kampf gegen die untragbare und existenzgefährdende Steuer.**

Nationalrat Charles Friderici, Zentralpräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes ASTAG, wies in seiner Eröffnungsansprache auf die wichtige Funktion des Strassentransportes für das Wohlergehen unseres Landes hin. Der Strassentransport habe nie eine besondere Anerkennung für seine Leistungen verlangt, aber er erwarte zumindest ein Minimum an Respekt von seiten jener, die unser Land eigentlich zum Wohl seiner Bewohner regieren sollten.

Der Präsident der LES ROUTIERS SUISSES, Herr Ludwig Büchel, kritisierte die unverständliche Haltung der Arbeitnehmerverbände. Im Gegensatz zur Megafusion zwischen Grossbanken würden sich erstaunlicherweise weder SP noch Gewerkschaften dafür interessieren, wie viele Arbeitslose durch die Einführung der LSVA geschaffen würden. Insgesamt ständen bei der LSVA viermal mehr Arbeitsplätze auf dem Spiel, als bei der künftigen United Bank of Switzerland wegrationalisiert werden.

Wer der Schwerverkehrsabgabe zustimme, stimme gegen schweizerische Arbeitsplätze, stellte Nationalrat Christoph Blocher in seinem Referat klar. Es müsse jedermann einleuchten, dass höhere Transportkosten die Güterpreise verteuern würden. Die nun beschlossene Abgabe sei volkswirtschaftlich verantwortungslos, weil die umliegenden Länder keine Abgabe in dieser Form und Höhe kennen würden.

# ASTAG

Schweizerischer  
Nutzfahrzeugverband

# Dialog

Nationalrat Ulrich Giezendanner widerlegte in seinen Ausführungen die völlig falsche Behauptung, wonach mit der Ablehnung der LSVA ein Abschluss der bilateralen Verträge gefährdet sei. Es sei gerade die Einführung der LSVA, welche einen möglichen Abschluss mit der EU gefährde, weil die LSVA keine Transitgebühr, sondern eine flächendeckende Abgabe sei. Wer glaube, die EU wäre bereit, in der Schweiz wegen der schönen Landschaft und den sympathischen Leuten ein Mehrfaches an Strassengebühren zu zahlen, würde einem Irrtum erliegen.

Im abschliessenden Referat dankte Michel Crippa, Direktor ASTAG, all jenen Kreisen und Persönlichkeiten aus dem Parlament, aus der Wirtschaft und aus befreundeten Verbänden, welche ihre Unterstützung im Kampf gegen die LSVA zugesagt haben. Die breite Abstützung des Referendumskomitees mache Mut und zeige klar, dass es bei der Bekämpfung der LSVA nicht um Partikularinteressen gehe, sondern darum, den Werkplatz Schweiz vor einer untragbaren und unnötigen Einschränkung der Wettbewerbsfähigkeit zu bewahren.

Die ASTAG vertritt rund 4'600 Schweizer Transportunternehmen des strassenseitigen Transportes und erbringt dabei öffentliche Dienstleistungen im Personen- und Güterverkehr (Nutzfahrzeuge, Cars, Taxis) mit einem Volumen von über 175'000 Arbeitsplätzen.

## Weitere Informationen:

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Herr Beat Schläfli - 031 370 85 85  
Weissenbühlweg 3  
3000 Bern 14

Weissenbühlweg 3  
3000 Bern 14

Telefon 031 370 85 85  
Fax 031 370 85 89

# **LES ROUTIERS SUISSES SCHWEIZER BERUFSFAHRER**



**Rede von**

**Ludwig Büchel**

**Zentralpräsident**

**LES ROUTIERS SUISSES**

**Zum Referendum gegen die LSVA**

- Es gilt das gesprochene Wort -



Warum diskutieren wir über die LSVA?  
Warum trifft uns Berufsfahrer die LSVA?  
Wie trifft uns die LSVA?

Die LSVA ist eine Konsumsteuer, die von uns allen beim Einkauf bezahlt wird, weil jedes Kilo irgendeines Produktes irgendeinmal mit dem Lastwagen transportiert wurde. So sollen wir Schweizer zusammen mit unseren touristischen Gästen, der Tourismus jammert ja auch gar nicht über die hohen Preise in der Schweiz!, ein Jahrhundertbauwerk finanzieren. Das Jahrhundertbauwerk NEAT, das wir zum Schutz unseres kleinen Gärtchens Schweiz der Europäischen Union aufgedrängt haben. Ein kleines Bestechungsgeschenk, um das gehegte und gepflegte Gärtchen vor dem grossen bösen Lastwagen aus Europa zu schützen. Wir wollen mit der Eisenbahn unser unberührtes Gärtchen schützen und bauen deshalb lieber zwei Eisenbahntunnels, durch die wir die unerwünschten Lastwagen dann per Bahnwagen transportieren. Geld sollte, wie es hiess, kein Problem sein, weil die Investition sich durch die durchgeführten Transporte innerhalb weniger Jahre selber finanziere. So jedenfalls wird während dem Abstimmungskampf für diese Tunnels geworben. Leider stellte die Regierung nach dem Bauauftrag durch das Volk erschreckt fest, dass die Berechnungen falsch waren. Eine Studie bringt es an den Tag. Der Transport mit der Eisenbahn wird nie gewinnbringend sein. Mit den bestehenden Finanzquellen kann man sich die Bestechung deshalb gar nicht leisten.

Aber der gewiefte Gartenmeister zieht sich in sein Gartenhäuschen zurück und denkt angestrengt nach. Zu seinem Glück fehlt ihm eine neue Steuer. Da kommt ihm die Abgabe sehr gelegen, die ihm seine Landsleute vor kurzem bescherten, um den bösen Lastwagen zu belasten. Bald bemerkt er aber, dass er im eigenen Land zuwenig Lastwagen hat, die ihm die Steuer in genügender Menge bezahlen. Ein findiger Herzog präsentiert nun eine ideale Lösung. Weshalb erhöht man nicht einfach das Gesamtgewicht, damit die europäischen Lastwagen die Transitstrasse benützen und so zur Finanzierung beitragen. Der Forderung unserer Nachbarn müssen wir sowieso früher oder später nachgeben. Die Erhöhung des Gesamtgewichts entspricht einem Produktivitätsgewinn, der eine noch höhere Steuer rechtfertigt und zusätzlich wird die Anzahl der Lastwagen erhöht. So kann das Finanzloch von CHF 34'000 Mio gestopft und die entsprechenden Löcher in den Bergen gebohrt werden.

Wie sehen die LES ROUTIERS SUISSES die Auswirkungen?

Die Schweiz kennt seit 1985 eine pauschale Schwerverkehrsabgabe. Die Erfahrung mit dieser Steuer hat uns gezeigt, dass unser Berufsstand in der Schweiz dadurch bereits 30'000 Arbeitsstellen verlor. Es gibt reihenweise grössere und sogar mittlere Unternehmen, die Zweigsitze in Luxemburg, Belgien und anderen europäischen Ländern installierten. Schlussendlich kann ein Transport von der Schweiz nach einem anderen Europäischen Land mit diesem Fahrzeug genauso gut durchgeführt werden.

Diese Erfahrung macht mir ernsthaft Sorgen wenn ich nun die vom Parlament am 19. Dezember 1997 verabschiedete leistungsabhängige Steuer sehe. Ich bin mir sicher, dass diese Abgabe unseren Berufsstand weitere 30'000 Arbeitsplätze, kosten wird, Arbeitsplätze die das Parlament opfern will, um eine Bahn zu finanzieren, die es so nicht braucht und die niemand in diesem gigantischen Ausmass forderte. Meiner Meinung nach beschreitet die Politik hier falsche Wege. Wege, die uns alle teuer zu stehen kommen. Nehmen wir den durchschnittlichen Lohn eines Chauffeurs von CHF 3'500.--. Das ist sicher nicht königlich. Wird er jetzt aber arbeitslos, erhält er als Familienvater 80 %, d.h. CHF 2'800.--. Bei 30'000 Arbeitslosen heisst dies **zusätzliche Ausgaben der Arbeitslosenkasse** von monatlich CHF 84 Mio. Das wiederum entspricht einem Loch von CHF 1'092 Mio jährlich. Diese Zahl entspricht einem 7tel des Budgetdefizit 1998, das bereits CHF 7'800 Mio beträgt.

Die LSVA wird ein Loch von jährlich ca CHF 500.-- in jeder Haushaltskasse hinterlassen. In die Arbeitslosenkasse wird es ein Loch von fast CHF 400.-- pro Erwerbstätigen reissen. Irgendwann wird sich der Staat auch hier wieder bemühen müssen, Stopfmaterial zu finden. Üblicherweise geschieht dies mit einer Erhöhung der Lohnprozente für die Arbeitslosenkasse.

Was führt mich zu diesen Aussagen?

Trotz der Beteuerungen von Herrn Bundesrat Moritz Leuenberger in einem Interview mit unserer Verbandszeitung SWISS CAMION wird die LSVA nichts mit der europäischen Schwerverkehrsabgabe gemeinsam haben. Damit entkräftet er zeitgleich die Aussage, dass die Verteuerung in allen europäischen Ländern gleichermassen erfolgt. Aus diesem Grund kann einer Firmenabwanderung der Grossunternehmen ins Ausland kaum begegnet werden. Unsere Nachbarstaaten werden es Herrn Leuenberger danken, wenn sich Schweizer Transportunternehmen mit Filialen im Grenzgebiet niederlassen. Als Beispiel kann ich hier die Firma IKEA anführen, die bereits heute einen Grossteil der Waren täglich vom Standort St. Louis (Frankreich) aus in die Filialen der ganzen Schweiz liefern lässt. Unsere Arbeitsplätze sind mobil und können ohne Probleme verschoben werden.

Sie können nun entgegnen, dass für die Wegstrecke in der Schweiz die LSVA ebenfalls bezahlt werden muss. Bedenken Sie jedoch, dass beispielsweise die Investition für ein teures Erfassungsgerät entfällt. Und es gibt noch weitere wichtige Aspekte, die unberücksichtigt blieben.



Es ist eine Tatsache, dass die Schweizer Transportunternehmen die Abgaben quartalsweise bezahlen sollen. Dabei werden die gefahrenen Kilometer in der Schweiz erfasst. Der Transporteur spielt dann sozusagen die Bank für unseren Vater Staat, weil er auf das Geld seines Kunden warten muss. Ein Vertragsfahrer bezahlt dabei für seinen Lastwagen rund CHF 15'750.-- für ein Quartal. Ein kleines Unternehmen mit drei Lastwagen schießt unter gleichen Bedingungen CHF 47'250.- vor. Ich frage mich, welches Kreditinstitut die Bevorschussungen finanzieren soll, wenn man kaum mehr Geld zur Finanzierung eines Lastwagens erhält. Bei der Bank wird er sicherlich kein Geld bekommen.

Ob ein Kunde zahlungsunfähig ist interessiert Vater Staat auch nicht. Die Schwerverkehrsabgabe bleibt dann einfach am Vertragsfahrer oder Unternehmer hängen. Die Finanzverwaltung auf jeden Fall, will die Überweisung pünktlich.

Was ist die Folge?

Kleine Unternehmen werden in keinem Falle lange das Kreditinstitut für die Eidgenossenschaft spielen können. Es wird sie wie die Fliegen dahinraffen und so geht ein Arbeitsplatz nach dem anderen dahin. Nie viele auf einmal - nein - aber jedesmal 10 bis 20. Hinzu kommen die verlorenen Arbeitsplätze in Garagen, Carrosserien, Administrationen etc, die von der Transportbranche direkt abhängig sind. Alle zusammengezählt entsprechen der vierfachen Anzahl Arbeitsplätze, die bei der künftigen United Bank of Switzerland wegrationalisiert werden.

Im Gegensatz zu der Megafusion zwischen zweien Grossbanken interessiert es aber erstaunlicherweise weder SP noch den Gewerkschaftsbund, wieviele arbeitslose Chauffeure es geben wird. In unserem Bereich muss der Stellenabbau nicht sozial- sondern umweltverträglich sein. Die Vertreter der Arbeiterklasse, unsere Vertreter im Parlament, stimmten am 19. Dezember 1997 jedenfalls geschlossen für die LSVA. Dies vielleicht im Hinblick auf die nächsten Wahlen, auch in Ihrer Region.

Bei der Eroberung Amerikas sagten die Cowboys: Nur ein toter Indianer ist ein guter Indianer. In unserer Zeit wird dieser Spruch umgewandelt: Nur ein abgebauter Chauffeur ist ein guter Chauffeur.

Die 7'000 Bankangestellten hingegen sind der SP eine Sondersession unseres Parlamentes wert. Übrigens soll wegen dieser Megafusion auch eine neue Steuer vorgeschlagen werden! Die Stiftung für Konsumentenschutz forderte die Bankkunden auf, die Konten bei den Grossbanken aufzulösen. Leider warte ich von dieser Seite im Hinblick auf unsere Situation vergeblich auf den Aufruf, das Steuerdomizil in der Schweiz aufzulösen.

Freuen können sich einmal mehr die Grossen, die in unserem Land noch grösser werden. Sie können durch Ausflagung den administrativen Aufwand gering halten und auf die Anschaffung eines Erfassungsgerätes verzichten. Sie können die notwendigen Geldmittel aufbringen. Eigentlich erfüllt die SP mit der Zustimmung zur LSVA alles, was sie sonst bekämpft.

Eine Gewerkschaftszeitung wünschte sich in der Ausgabe nach der Bekanntgabe der Bankenfusion mehr soziale Verantwortung von denjenigen, die Arbeitsplätze abbauen. Genau das ist was ich mir im Hinblick auf die Abstimmung über die LSVA vom Schweizer Volk wünsche - und von der SP und den Gewerkschaften gewünscht hätte.

Es bleibt uns nur eines. Wir müssen uns selbst helfen. Wir übernehmen die schwierige Aufgabe unsere Mitmenschen von unseren Anliegen zu überzeugen. Dabei können Sie jetzt und in Zukunft auf die Unterstützung Ihres Verbandes LES ROUTIERS SUISSES zählen. Über unsere Zeitung SWISS CAMION erhalten alle Mitglieder in der nächsten Ausgabe ein kleines Argumentarium zum Herausnehmen. Es wird ein hartes Stück Arbeit aber ich freue mich darauf.

Ich fasse zusammen. Die LSVA ist in dieser Form ein Arbeitsplatzkiller. Sie ist lediglich dazu da, ein sinnloses Luxusobjekt zu finanzieren, das in dieser Art gar nie von der Schweiz gefordert wurde. Für uns geht es nicht um CHF 500.-- mehr oder weniger in der Haushaltskasse, für uns geht es um unseren Lebenserwerb!

Ich fordere Sie deshalb auf: nehmen Sie Ihre Verantwortung wahr, sammeln Sie Unterschriften bei Verwandten, Bekannten, wie auch unterwegs bei Ihren Kunden. Gehen Sie mit gutem Beispiel voran und beteiligen Sie sich aktiv an der kommenden Abstimmung, um unsere Existenz zu sichern.

Embargo:  
10.1.1998, 11.00 Uhr

**Rede von**

**Nationalrat Ulrich Giezendanner**

**Zum Referendum gegen die LSVA**

**10.1.1998**

Es gilt das gesprochene Wort



Herr Präsident  
geschätzter Christoph Blocher  
sehr geehrte Damen und Herren

Vergleichen wir unser Land mit anderen europäischen Staaten, so stellen wir fest, dass die Schweiz sehr dezentral besiedelt ist. Die Randregionen spielen eine wichtige Rolle. Betrachten wir die Verkehrsträger, sehen wir sofort, dass der Strassenverkehr die **wichtigste** Aufgabe für die Versorgung und die Entsorgung übernimmt. Die Topographie und auch die geographische Lage der Regionen bestimmen weitgehend welche Verkehrsträger optimal eingesetzt werden können. Dass der Strassenverkehr bei der Verteilung der Aufgaben mit Abstand den ersten Platz einnimmt, können weder Politiker noch selbsternannte Verkehrsexperten in Zukunft bestimmen.

In diesem Saal haben sich heute viele fleissige, zuverlässige Leute aus dem Transport- und Logistikgewerbe und der Fahrzeugzulieferindustrie versammelt um eine **politische Megafehleistung** zu bekämpfen

*Erlauben Sie mir die provokative Frage, ist es wirklich an uns Chauffeuren und Chauffeusen und den Unternehmern diesen politischen Fehler der Mehrheit des National - und Ständerates zu korrigieren?*

Müssten heute und hier nicht die Konsumentenschützer, die Verlader und die Wirtschaftsführer, die um unseren Arbeitsplatz tief besorgt sind, sitzen?

Wer muss bei einer Annahme der **unbeschreiblich überrissenen LSVA** die gigantische Zeche bezahlen?

Die Konsumentenschützer hätten schon längst empört aufschreien müssen um die Hausfrauen mit ganzseitigen Inseraten aufmerksam zu machen, dass **jeder Haushalt** in unserem Land schon bald **ca. 520 Franken** bezahlen muss, ohne dass jemand dafür einen Gegenwert erhält

Die Transportpreise in der Schweiz sind in den letzten Jahren massiv unter Druck gekommen. Immer wieder hören wir von unseren Kunden, dass die Frachten zu teuer wären, dass die schweizerische Industrie nicht mehr konkurrenzfähig sei. Warum sind diese Leute nicht hier? Kann es sein, dass die Verlader noch nicht wissen, dass sie mit der geplanten **LSVA bis zu 50% mehr bezahlen**.

Wo nur sind die **Regierungsmitglieder der Randregionen**? Wer vertritt heute von den verantwortlichen Regierungsräten z.B. das Berner Oberland, den Kanton Graubünden, das Wallis, das Tessin, die Innerschweiz oder den Jura? Genau diese **Regionen** sind zu fast 100% vom Gütertransport auf der Strasse **abhängig**. Stellen Sie sich vor, wie die Leute aus den Touristikenregionen reklamieren werden, wenn die Entsorgung von Hotelabfällen um rund 30% teurer wird, wenn die Kehrichtsackgebühr plötzlich um 50 Rappen steigt.

Meine Damen und Herren, unserem Volk, vor allem den Politikern ist nicht bewusst, wie hoch die LSVA wirklich ist. **Landläufig** spricht man von den 2,5 bzw. 3 Rappen pro Tonnenkilometer. **Was sind schon 2,5 oder 3 Rappen**, spüren wir das überhaupt? Solche Fragen höre ich am Stammtisch, bei Verwandten aber leider auch im Gewerbe und der Industrie.

Was heisst 2,5 Rappen pro Tonnenkilometer für einen schweizerischen Anhängerzug mit 28 Tonnen Gesamtgewicht? Es heisst nichts anderes als **70 Rappen pro gefahrenen Kilometer**. Wohlverstanden pro gefahrenen Kilometer, egal ob der Lastwagen leer oder beladen ist. Es heisst auch nichts anderes als **70 000 Franken im Jahr** wenn ein Lastwagen 100 000 km fährt.

Die 40 Töner müssen in der Schweiz zugelassen werden damit uns die EU endlich wieder freundlich gesinnt ist! Diesen Ausspruch hören wir fast täglich von einigen Sozialdemokraten (oder ist bei diesen Leuten die Bezeichnung Sozialisten besser am Platz?). Es sind die gleichen Sozialisten, die noch vor wenigen Jahren gegen 2,50 Meter breite Fahrzeuge angetreten sind. Es sind auch die gleichen Sozialisten, die während Jahrzehnten gegen 40 Tonner gewettert haben.

Nun glauben diese roten Verkehrsromantiker wirklich man könne die 40 Töner in der Schweiz zulassen, sie aber mit **Fr. 1.20/Kilometer** besteuern. Ja mit Fr. 1.20 pro Kilometer. Dieser Kilometerpreis berechnet sich aus dem „Tarif“ von 3 Rappen pro Tonne und Kilometer. Dieser Wunschpreis veranlasst mich zu einem mitleidigen Lächeln. In Gesprächen mit kompetenten Beamten und Politikern in Brüssel und Luxemburg wurde mir ganz klar, dass die Mitgliedstaaten der EU nicht bereit sind, einen solchen Raubzoll auf den Schweizer Strassen zu bezahlen. Dieser **Raubzoll** bedeutet für einen Lastwagen mit 100 000 Jahreskilometern einen **Abgabebetrag von Fr. 120 000.—**

Geschätzte Anwesende, ich habe nicht schlecht gestaunt als ich hörte, dass der **VORORT**, der schweizerische Verband der Grossindustrie unser Referendum ablehnt. Die gleichen Leute, die von der **Gefährdung des Arbeitsplatzes Schweiz** sprechen, die gleichen Leute, die immer wieder informieren, dass die Produktionskosten in der Schweiz zu hoch wären, sind nun offenbar bereit, für jeden 40 Tonnen Lastwagen in Zukunft bis zu Fr. 120 000.— pro Jahr mehr zu bezahlen. Wer's glaubt wird selig!

Mit dem völlig falschen Argument, dass mit einer Ablehnung der LSVA die bilateralen Verträge gefährdet wären, lässt sich der **Vorort vor den Karren der Sozialisten** spannen. Nun, leider ist es auch bei diesem mächtigen Wirtschaftsverband so, dass sie sich von einem lieben und netten, dem tatsächlichen Güterverkehr in Europa fremden Funktionär beraten lassen. Die bilateralen Verträge sind tatsächlich **gefährdet**, aber **nur wenn die utopische LSVA eingeführt** würde. Wir alle wissen, dass in Europa schon in wenigen Jahren die „Eurovignette“ für Lastwagen eingeführt werden soll. Einige Länder kennen diese Vignette schon heute. Der Preis aber beträgt rund DM 2500.—. Wenn der Vorort nun tatsächlich glaubt, die EU-Spediteure wären bereit in der Schweiz wegen der schönen Landschaft und den sympathischen Leuten ein mehrfaches an Strassenabgaben zu zahlen, dann kann ich wirklich nur den Kopf schütteln. Noch glaube ich aber fest, dass man sich auch beim Vorort eines besseren besinnen wird und sicher noch merkt, dass man falschen Tatsachen erlegen ist.

Gestern konnten wir der Presse entnehmen, dass im vergangenen Jahr in der Schweiz die **höchste durchschnittliche Arbeitslosigkeit seit mehreren Jahrzehnten geherrscht hat**. Das oberste Ziel müsse die **Erhaltung und Schaffung von neuen Arbeitsplätzen** sein. So spricht der Bundesrat und viele Politiker, die so gerne von unserem Volk geliebt würden.

Dass mit der **Einführung der LSVA** rund **30 000 Arbeitsplätze** in der schweizerischen Transportwelt **gefährdet** würden, darüber schweigt des Sängers Höflichkeit.

**30 000 Arbeitsplätze**, die mit der Einführung der unseligen LSVA ins benachbarte **Ausland abwandern** würden, das ist nicht zu verantworten. Schauen Sie in diesen Saal, jeder sechste von Ihnen müsste leider damit rechnen, dass seine Arbeit von einem ausländischen Kollegen verrichtet würde.

Wir sind alle gefordert, **gefordert auf's Aeusserste**. Wenn die hohe Politik die Verantwortung nicht wahrnimmt, muss unser Berufsstand in die Stapfen der Politik treten. **Wir müssen unser Volk aufklären.**

Ein Wort noch zum **Verhältnis zwischen Strassentransport und Bahntransport**. Leider ist es eine Tatsache, dass vorallem die Politiker glauben, dass die LSVA auch einen Lenkungscharakter hätte. Mit der massiven Verteuerung der Strassentransporte würden die Güter auf die Schiene abwandern. Diesem **Irrglauben** ist man schon 1984 bei der Einführung der pauschalen Schwerverkehrssteuer **unterlegen**. Jeder Fachmann weiss, dass mit der Erhöhung des Gesamtgewichtes von 28 auf 40 Tonnen viele Frachten von der Bahn auf die Strasse abwandern würden. LSVA hin oder her.

Ich freue mich deshalb, dass viele Transportunternehmer in der Schweiz die Zusammenarbeit mit den Bahnen suchen. **Es bringt gar nichts**, wenn wir uns **gegenseitig bekämpfen**. Unser oberstes Ziel muss es sein, die **Arbeitsplätze im Strassentransportgewerbe und bei den Bahnen zu erhalten**. Ich rufe Sie daher auf gegenüber den Bahnleuten absolut fair zu sein. Auch das Bahnpersonal rufe ich dringend auf, nicht kurzfristig zu denken. Nur mit gemeinsamen Anstrengungen wird es uns gelingen, unserem Land eine wesensgerechte Ver- und Entsorgungen zu bieten.

Liebe Berufskolleginnen und Berufskollegen, **die Politik hat versagt**, die Mehrheit der Politiker hat uns im Stich gelassen. Sie sind sich der Wichtigkeit unseres Berufsstandes schon lange nicht mehr bewusst.

Nehmen wir das Heft nun selbst in die Hand. **Engagieren wir uns wie noch nie beim Sammeln der Referendumsunterschriften**. In der Geschichte der Eidgenossenschaft sind die Fuhrhaltersleute, die Chauffeure usw. als zuverlässige, manchmal als etwas grobschlächtige Leute mit einem guten Herz bekannt. Wir dürfen und müssen auf unseren Beruf wieder stolz sein. Verteten wir deshalb unsere Anliegen im Sinne einer gesunden Schweiz mit aller Kraft. Wichtig aber ist auch in diesem Kampf, dass wir die Gesetze achten und nie ausfällig oder gar straffällig werden.

Ich bin überzeugt, dass wir mit grossen Anstrengungen und dem notwendigen Anstand unsere Bevölkerung von der drohenden Katastrophe überzeugen können.

Ulrich Giezendanner, Nationalrat Rothrist  
9.1.98



**Embargo:  
10.1.1998, 11.00 Uhr**

**Rede von**

**Nationalrat Charles Friderici**

**Zentralpräsident ASTAG**

**Zum Referendum gegen die LSVA**

**10.1.1998**

**Es gilt das gesprochene Wort**

Sehr geehrte Damen und Herren  
Liebe Kollegen und Freunde

Noch nie hatte ich Gelegenheit, mich an ein so grosses Publikum zu wenden, und ich danke Ihnen, dass Sie so zahlreich erschienen sind, auch wenn ich mir dafür einen erfreulicheren Anlass wünschen würde.

Aber bevor ich auf die Angelegenheit zu sprechen komme, die uns heute hier zusammenführt, möchte ich unsere Gäste, die anwesenden Mitglieder des Referendumskomitees sowie all die Persönlichkeiten begrüßen, die nach Bern gekommen sind, um unsere Sache zu unterstützen:

Insbesondere unsere Referenten  
Herr Nationalrat Christoph Blocher,  
Herr Nationalrat Ulrich Giezendanner,  
Herr Ludwig Büchel, Präsident der Schweizer Berufsfahrer,  
sowie alle übrigen Gäste die ich nicht namentlich erwähne aber hiermit ganz herzlich in unserem Kreise willkommen heisse.

nicht zu vergessen die Damen und Herren von der Presse, die über diese Veranstaltung in verschiedenen Zeitungen berichten werden.

Ebenso freue ich mich, unsere zahlreich erschienenen Freunde von den Schweizer Berufsfahrern zu begrüßen, die mit ihrer Anwesenheit heute der ganzen Schweiz, aber vor allem der Mehrheit der Bundespolitiker zeigen wollen, dass die Profis im Strassenverkehr eine grosse Familie bilden, die durch jede Gefährdung ihrer Existenz nur noch stärker geeint wird.

Liebe Schweizer Berufsfahrer, nicht ein Nationalrat spricht heute zu Euch, sondern einer von Euch, ein Mann, der Euren Beruf und dessen Risiken am Steuer eines Lasters sieben Jahre lang selbst erlebt hat; ein Mann, der Eure Freundschaft, Euer Engagement und Euer Pflichtbewusstsein schätzen gelernt hat – alles Eigenschaften notabene, welche oft unter schwierigen Umständen, das heisst von einer immer anspruchsvolleren, aber manchmal recht undankbaren Kundschaft auf die Probe gestellt werden; ein Mann schliesslich, der 1991 zum Präsidenten Eures Arbeitgeberverbandes gewählt wurde, zu einer Zeit also, als sich bereits

abzeichnete, dass wir um die Anerkennung unseres Berufsstandes kämpfen müssen.

Wie bereits erwähnt, wäre es mir lieber gewesen, Euch aus Anlass eines freudigen Ereignisses wiederzusehen. Aber vielleicht ergibt sich ja eines Tages die Gelegenheit, gemeinsam genauso zahlreich jenen Erfolg zu feiern, den wir uns alle nach Kräften herbeiwünschen.

Hoffen wir inzwischen, dass die heutige Veranstaltung nicht die letzte sein wird, durch die wir verdeutlichen können, wie sehr wir als lebendige Kraft unseres Landes und Antriebselement unserer Volkswirtschaft alle Schweizerinnen und Schweizer miteinander verbinden. Denn leider müssen wir immer wieder feststellen, dass sich diese nicht voll bewusst sind, welchen Dienst Ihr alle – auch die Kollegen, die heute nicht hier sein können – der Allgemeinheit erweist. Während Staatsangestellte – manchmal zu Recht, aber häufig zu Unrecht – die Beibehaltung von Privilegien fordern, die ihnen zu Zeiten der Hochkonjunktur zugesprochen wurden, erbringt Ihr tagtäglich unter weniger befriedigenden Bedingungen eine nicht selten effizientere Basisdienstleistung, ohne ständig nach öffentlicher Anerkennung für die geleistete Arbeit zu schreien.

Ihr seht Euch ganz richtig als Mitglieder einer Gemeinschaft, zu deren Gedeihen Ihr durch gewissenhafte Erfüllung Eurer Aufgabe ebenso wesentlich beiträgt wie ein Arzt, Bäcker, Mechaniker oder jeder andere Bürger, der sich, zusammen mit Euch, für das Wohlergehen unseres Landes einsetzt.

Bis heute habt Ihr nie besondere Anerkennung für die Leistung verlangt, die Ihr Tag für Tag unter manchmal, nein sogar vielfach besonders beschwerlichen Bedingungen erbringt, aber dafür erwartet Ihr ein Minimum an Respekt von seiten jener, die dieses Land eigentlich zum Wohle seiner Bewohner regieren sollten.

Was uns nun schon zu Anfang des Jahres 1998 hier zusammenführt, ist der schlagende Beweis dafür, dass im Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement eine Handvoll Ideologen die Macht ergriffen hat. Darüber hinaus wurde das EVED vom Bundesrat per 1. Januar 1998 um 317



Beamte vergrössert, nämlich um die Angestellten des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft. Diese Zusammenlegung gegensätzlicher Aktivitäten birgt einigen Konfliktstoff für die verkehrs- bzw. wirtschaftspolitische Zukunft der Schweiz.

Wie gesagt: Nicht der Nationalrat steht heute am Rednerpult, sondern der Präsident des ASTAG, des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes, der vor bald sieben Jahren den Auftrag erhielt, die Kräfte unseres Berufsstandes zu vereinen.

Am heutigen, wichtigen Tag bitte ich Euch um Eure Hilfe, denn ich brauche sie, um den Kampf gegen jene Ideologen zu führen, die die Bedeutung des von uns geleisteten Dienstes an der Allgemeinheit nicht nur nicht erkennen wollen, sondern diesen von vornherein geringschätzen und Eure Arbeit und die Eurer Kollegen schlechtmachen.

Wir müssen uns gegen eine Mehrheit schweizerischer Politiker zur Wehr setzen, die sich nicht trauen, ihren Teil der Verantwortung wahrzunehmen, weshalb sie uns – und ich wähle diesen abwertenden Begriff ganz bewusst – zu Steuereintreibern machen wollen.

Ich verlasse mich darauf, dass Sie, meine Damen und Herren, Ihrem Umfeld, Ihren Freunden und Kunden klarmachen, dass hier nicht die Transportunternehmen zur Kasse gebeten werden, sondern im Endeffekt die Konsumenten, also jeder einzelne selbst.

Natürlich scheint die leistungsgebundene Schwerverkehrsabgabe mit 3 Rappen pro Tonne und zurückgelegtem Kilometer nicht allzu hoch angesetzt, aber sie entspricht insgesamt einem Betrag von 1,8 Milliarden Franken jährlich, wobei der Bund darauf noch zusätzlich 120 Millionen Mehrwertsteuer kassiert.

Diese Erhöhung der Lebenskosten wird jeden Schweizer Haushalt pro Jahr mit ca. 500 Franken mehr belasten.

Wie ist diese Absurdität überhaupt zustande gekommen?

Dafür gibt es in der Hauptsache vier Gründe:

Am 20. Februar 1994 beschlossen Volk und Stände, die bisherige pauschale in eine leistungsgebundene Schwerverkehrsabgabe umzuwandeln. Gleichzeitig nahmen sie gezwungenermassen auch die sogenannte «Alpeninitiative» an, die es dem Bundesrat klar auferlegt, den grenzüberschreitenden Strassentransport von Gütern über die Alpen zu verbieten.

Damit wurde es dem Bundesrat verunmöglicht, frühere internationale Verkehrsabkommen einzuhalten, so dass er auf verfassungswidrige Tricks zurückgreifen und dem klar zum Ausdruck gebrachten Volkswillen zuwiderhandeln musste. Die entsprechenden Gesetzestexte sind nämlich eindeutig: Es geht darum, einerseits allfällige, durch den Strassengüterverkehr nicht gedeckte Kosten zu decken und andererseits den Transitverkehr von ausländischen Lastwagen über die Alpen zu unterbinden.

Um die Quadratur des Zirkels durchzuziehen, schlug der Bundesrat vor, die Einnahmen aus der gegenwärtigen pauschalen bzw. der zukünftigen leistungsgebundenen Schwerverkehrsabgabe für unverhältnismässige und grösstenteils unnötige Investitionen zweckzuentfremden. Die geplanten Aufwendungen für Alpentunnel sind Punkt für Punkt mit denen jenes afrikanischen Potentaten vergleichbar, der seinerzeit die prunkvolle Kathedrale von Yamoussoukro errichten liess.

Da der Bundesrat überdies den Transitverkehr von Lastwagen aus der EU durch unser Land nicht verbieten kann, will er erstens die Kosten für die gesamte Eisenbahninfrastruktur auf das Schweizer Volk abwälzen und zweitens den Gütertransport auf der Schiene subventionieren.

Resultat:

Die Schweizer Konsumenten und der Wirtschaftsstandort Schweiz müssen eine neue Steuer in Höhe von provisorischen Schätzungen zufolge 1,8 Milliarden

Franken jährlich aufbringen, damit Güter praktisch gratis quer durch unser Land transportiert werden können.

Zum Abschluss dieses kurzen Überblicks, den die Herren Ludwig Büchel, Ulrich Giezendanner und Christoph Blocher vervollständigen werden, möchte ich hier einige der Legenden aus der Welt schaffen, die von Strassenverkehrsgegnern erdacht und vom Bundesrat weitgehend weiterverbreitet wurden:

Wir sind nicht gegen die leistungsgebundene Schwerverkehrsabgabe, die vom Schweizer Volk am 20. Februar 1994 gutgeheissen wurde, sondern gegen eine Verzwanzig-, wenn nicht gar Verdreissigfachung der gegenwärtigen pauschalen Schwerverkehrsabgabe, welche über 20'000 Arbeitsplätze in der Schweizer Industrie gefährden würde.

Das Referendum gegen die leistungsgebundene Schwerverkehrsabgabe bildet keine Gefahr für die bilateralen Verhandlungen mit der EU. Zur diesbezüglich schwierigen Lage der Schweiz geführt haben unter anderem die abwegige Verkehrspolitik des Bundesrates sowie die Annahme der Alpeninitiative.

Durch die Ablehnung dieser unverhältnismässigen und unverantwortlichen leistungsgebundenen Schwerverkehrsabgabe würde das Volk gleichzeitig auch die angesprochenen übertriebenen Investitionen sowie eine Schweizer Verkehrspolitik in Frage stellen, die sich in völligem Widerspruch zur gemeinsamen Verkehrspolitik der EU befindet.

Wenn Ihnen zu diesem Thema entgegengehalten wird, der Vorort, also der schweizerische Spitzenverband von Industrie und Handel, sei für die leistungsgebundene Schwerverkehrsabgabe, erwidern Sie ruhig, dass Ihnen mehr an einer Volkswirtschaft liegt, die zu 95% auf kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) beruht. Diese schaffen nämlich Arbeitsplätze, während die meisten Schweizer Grosskonzerne ihre Produktion mehr und mehr ins Ausland verlagern und so die Arbeitslosenzahl vergrössern.

Durch diese Argumentation verfolgen wir konsequent die Linie einer Kampfmassnahme, die wir hoch erhobenen Hauptes ergreifen können. Wer uns heute kritisiert, dürfte wohl kaum bereit sein, morgen auch die Rechnung dafür zu übernehmen.



Abschliessend möchte ich Sie, meine Damen und Herren, Chauffeure, Selbständige und Firmeninhaber, auffordern, zusammenzuhalten und unseren Kampf mit der gebotenen Entschlossenheit zu unterstützen, vor allem aber allen Chauffeuren und Firmen, die noch nicht den Schweizer Berufsfahrern resp. der ASTAG angehören, ans Herz zu legen, dem zuständigen Verband beizutreten und so ihren Arbeitsplatz zu schützen resp. die eigenen Interessen ebenso wie die des Konsumenten als wichtigstem Kunden zu verteidigen.

**Charles Friderici**

Embargo:  
10.1.1998, 11.00 Uhr

**Rede von**

**Michel Crippa**

**Direktor ASTAG**

**Zum Referendum gegen die LSVA**

**10.1.1998**

Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrte Gäste, werte ROUTIERS- und ASTAG-Mitglieder

Nun, wie geht es weiter?

Die Referendumsfrist läuft seit dem 31. 12. 1997. Innerhalb von 100 Tagen, das heisst bis spätestens am **10. April 1998**, müssen im Minimum **50'000 gültige, beglaubigte Unterschriften** bei der Bundeskanzlei deponiert werden.

Die Beglaubigung der Unterschriften auf der Referendumskarte durch die Gemeindeverwaltungen braucht erfahrungsgemäss relativ viel Zeit. Unser Ziel muss somit sein:

- bis **spätestens Ende Februar 1998** die benötigten Unterschriften eingeholt zu haben
- uns nicht mit 50'000 Unterschriften zufrieden zu geben, sondern ein genügendes Polster anzustreben.

Und nun sind Sie gefordert! Denn Sie persönlich müssen sich einsetzen, um die Unterschriften einzuholen. Bei Ihnen zu Hause, bei Ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, in Vereinen und politischen Kreisen, bei Angehörigen und Verwandten, bei Ihren Kunden und Lieferanten.

Selbstverständlich werden auch wir für die Unterschriftensammlung aktiv sein. Zusammen mit den PR-Verantwortlichen der ASTAG-Sektionen haben wir gestern am späten Nachmittag jene Möglichkeiten erörtert, die auf lokaler Ebene ausgeschöpft werden können, um auch **Herr und Frau Schweizer auf der Strasse** für das Referendum zu gewinnen. Denn all jene Personen - und dies ist ein wichtiger Punkt - die bereits heute über die Auswirkungen der LSVa informiert werden und das Referendum unterzeichnen, werden uns auch im Abstimmungskampf und an der Urne potentiell unterstützen.

**Wir brauchen aber auch Sie für eine möglichst breite Abstützung des Referendums** in der Bevölkerung. Je mehr beglaubigte Unterschriften, desto stärker können wir auch im Abstimmungskampf auftreten.

Die ersten Unterschriften können Sie mittels der Karte, die Sie in der Plastiktasche beim Eingang erhalten haben, bereits hier abgeben und in die hinten bereitgestellten Urnen werfen. Zu beachten sind dabei folgende Punkte:

- Auf jeder einzelnen Unterschriftenkarte dürfen nur Personen unterschreiben, die in **derselben politischen Gemeinde** Wohnsitz haben und stimmberechtigt sind.
- Sparen Sie nicht bei den Unterschriftenkarten. Schicken Sie auch Karten, die nur **teilweise ausgefüllt** sind, d.h. auf denen nur 1 bis 4 Unterschriften stehen, unverzüglich zurück! Denn auch Einzelunterschriften zählen!
- Zögern Sie nicht, bei der ASTAG **weitere Unterschriftenkarten anzufordern**. Bedienen Sie auch Ihre Kollegen mit leeren Unterschriftenkarten und fordern Sie diese auf, beim Sammeln mitzuhelfen.



Weitere Unterschriftenkarten erhalten Sie per Post anfangs nächster Woche zugestellt. Und für allfällige Fragen steht Ihnen die ASTAG, von der Telefonzentrale (Frau Stenzel) bis zum Sprechenden, gerne zur Verfügung.

Eines möchten wir Ihnen nicht vorenthalten. Noch nie musste die Transportbranche, d.h. ASTAG und ROUTIERS SUISSSES, ein Referendum lancieren und durchziehen. Wir danken allen Persönlichkeiten aus dem Parlament (National- und Ständerat), aus der Wirtschaft und von befreundeten Verbänden (ACS, AGVS, VSAI, VSCI, EV) für ihre spontane Unterstützung. Wir wissen Ihre Unterstützung zu schätzen und werden diese auch nach aussen tragen.

Dieses Referendum und alle damit verbundenen Massnahmen kosten **Geld**. Wir werden nicht darum herum kommen, in den nächsten Tagen an Ihre Grosszügigkeit zu appellieren. Und wir sind überzeugt - die überwältigende Präsenz an der heutigen Veranstaltung bestärkt uns in diesem Glauben - dass wir auch in diesem Bereich auf die Solidarität in der Branche zählen dürfen!

Das Referendum ist allerdings nur die erste Stufe, die dem Volk erlauben soll, seine Meinung zu dieser überrissenen Abgabe abzugeben. Die entsprechende Volksabstimmung dürfte im Sommer oder Herbst 98 stattfinden.

Später folgt dann die Neat-Abstimmung, welche eine Finanzierung zu 75% durch die Strassenbenützer vorsieht! Der entscheidende Kampf wird nun vorerst über die LSVA geführt.

Ob dieser gewonnen werden kann, ist unserer Einschätzung nach offen!

Einen Vorwurf dürfen wir uns

- als Unternehmer
- als Berufschaffeur
- als Selbstfahrer
- als Mitarbeiter
- als Kunde
- als verantwortlichen Politiker
- als Herr und Frau Schweizer

aber nicht gefallen lassen, nämlich den Vorwurf der Untätigkeit, oder positiv ausgedrückt:

- wir müssen **personell, zeitlich und finanziell** alles unternehmen, um diese für die schweizerische Wirtschaft und damit für Ihre Unternehmung und Ihren Arbeitsplatz tödliche LSVA zu bodigen.

Meine Damen und Herren

- es geht dabei um unsere Wirtschaft
- Ihre Unternehmung
- die damit direkt und indirekt verbundenen Arbeitsplätze
- um die Weiterexistenz der kleinen und mittleren Unternehmungen (KMU), die unsere Wirtschaft und auch die strassenseitige Transportbranche auszeichnen.

Die in unseren Kreisen oft gehörte Aussage, 'es wird schon irgendwie weitergehen', ist obsolet! Mit der LSVA ist der Gang ins Konkursamt bzw. Arbeitslosenbüro vorprogrammiert und zwar für alle jene, denen es nicht möglich sein wird, diese exorbitante Abgabe der verladenden Wirtschaft, d.h. Ihren Kunden, weiterzubelasten.

Wir rufen Sie auf

- zur Solidarität
- zur persönlichen Mithilfe
- zur finanziellen Unterstützung

und zählen auf Ihre Dynamik und Ihren unternehmerischen Power beim Einsammeln der notwendigen Unterschriften. Die Zeit drängt - Ende Februar ist bald.

Wir zählen auf Sie und arbeiten für Sie!

# Übersicht Strassenbenützungsgebühren in der Schweiz

## 1. Begriffe und Stand der Vorlagen

### 1.1 Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (gemäss Botschaft Bundesrat)

- maximal 3 Rappen pro gefahrenen Kilometer und Tonne zulässiges Gesamtgewicht (d.h. für 40-Töner 1,20 Franken pro gefahrenen Kilometer, auch für Leerfahrten!)
  - für Personen- und Gütertransport ab 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht
  - flächendeckend für alle Strassen
  - betrifft gesamten Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr
  - gültig ab 2001 (Maximalsatz ab 2005)
- ⇒ Referendum im Frühjahr 1998; Volksabstimmung voraussichtlich im Winter 98/99

### 1.2 Alpentransitabgabe (gemäss Vornehmungsentwurf Bundesrat)

- zwischen 40 und 200 Franken pro Alpenpassage (differenziert nach Alpenübergang, unabhängig vom Gesamtgewicht)
  - für Gütertransport ab 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht
  - für die vier Alpenübergänge San Bernardino, Gotthard, Simplon, Gr. St. Bernhard
  - betrifft den gesamten alpenquerenden Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr
  - gültig ab 2001 (Maximalsatz ab 2005)
- ⇒ Botschaft Frühjahr 1998

### 1.3 „Transitgebühr“ (Verhandlungsgegenstand beim bilateralen Abkommen CH/EU)

- 340 Franken (Verhandlungsbasis EU) bis 600 Franken (Verhandlungsbasis CH) pro Transitfahrt zwischen Basel und Chasso; beinhaltet implizit die flächendeckende Einführung der LSVa mit einem Ansatz von 3 Rappen
  - für Güter- und Personentransport ab 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht
  - setzt sich zusammen aus Anteil LSVa und evtl. Anteil ATA
  - gültig ab 2001 (Maximalsatz ab 2005); vorher Kontingente/Pauschalgebühren
- ⇒ Abschluss der Verhandlungen offen!

## 1.4 Allgemeine Bemerkungen

Die Diskussion um „Transitgebühren“, die in den Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU Priorität hat, darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass die allergrösste Verteuerung nicht im Transitverkehr Nord-Süd, sondern im Transitverkehr Ost-West sowie im Binnen- und im bilateralen Verkehr mit der Schweiz ansteht. Jeder in der Schweiz gefahrenen Kilometer eines 40-Tönners - ob beladen oder leer - wird ab 2005 mit 1,20 Franken besteuert, egal ob es sich um Transit-, Import-, Export- oder Binnenverkehr handelt. Eine Importfahrt von St. Margrethen nach Lausanne und zurück (2 x 311 Kilometer) beispielsweise wird mit rund 750 Franken besteuert und kommt um einiges teurer zu stehen als eine Transitfahrt von Basel nach Chiasso mit rund 360 Franken. Diese Tatsache dürfte auch im Hinblick auf die Oeffnung der Kabotage, die ebenfalls Gegenstand der bilateralen Verhandlungen ist, von einiger Bedeutung sein!

## **2. Einige Zahlenbeispiele**

### 2.1 Transitrouten

Basel - Chiasso	(Nord - Süd)	290 km	348 Franken <sup>1</sup> (+ATA <sup>2</sup> )
St. Margrethen - Genf	(Ost - West)	373 km	448 Franken

### 2.2 Import-/Exportverkehr I

Basel - Lausanne - Basel	2 x 181 km	434 Franken
Basel - Bern - Basel	2 x 96 km	230 Franken
St. Margrethen - Bellinzona - St. Margrethen	2 x 194 km	466 Franken (+ATA)
St. Margrethen - Lausanne - St. Margrethen	2 x 311 km	746 Franken

### 2.3 Import-/Exportverkehr II

Basel - Lausanne - Luzern - Basel	457 km	548 Franken
St. Margrethen - Bellinz. - Zürich - St. Margrethen	476 km	571 Franken (+2 x ATA)

<sup>1</sup> Anzahl Kilometer in der Schweiz x 1,20 Franken (Ansatz ab 2005 für 40-Tönnner)

<sup>2</sup> weil alpenquerender Verkehr



## **Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe - eine weitere Bürde für die schweizerische Wirtschaft**

Der 19. Dezember 1997, an dem National- und Ständerat die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) beschlossen haben, wird - vorausgesetzt das Schweizervolk nimmt diese Vorlage an - für die schweizerische Volkswirtschaft als schwarzer Tag in die Geschichte eingehen.

Ab 2001 soll folgende neue Steuerbelastung über den Schwerverkehr die Wirtschaft belasten:

ein **28 Tonnen-Fahrzeug bezahlt Fr. 0,84 / km**

ein **40 Tonnen-Fahrzeug bezahlt Fr. 1.20 / km**

ob geladen oder leer!

Das bedeutet, dass beispielsweise ein 28 Tonnen-Fahrzeug ab heute anstatt eine pauschale Abgabe von Fr. 4'000.-- pro Jahr, neu bis zu Fr. 70'000.-- pro Jahr (bei einer Km-Leistung von 80'000) zu einrichten hat. Anders gesagt: mit einem Wagenpark von 15 Fahrzeugen erreicht die steuerliche Belastung der LSVA die Millionengrenze!

Dass eine solche Belastung nicht durch das strassenseitige Transportgewerbe getragen werden kann, liegt auf der Hand. Je nach Branche bringt die LSVA eine Verteuerung der Transportkosten von 30 - 40 %! Für die schweizerische Wirtschaft (Import-Export und Binnenverkehr) stellt die LSVA nach der heutigen Schätzung eine Belastung von Fr. 1,8 Milliarden dar! Da diese Kosten schliesslich durch den Konsumenten beglichen werden müssen, bringt jedem Haushalt eine Belastung von Fr. 500.-- /Jahr und zwar auf Jahre!

Eine derartige Belastung der schweizerischen Wirtschaft schwächt einmal mehr unsere Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Ausland. Tiefe Transportkosten - im EU-Raum bezahlt ein LKW bei gleichen Leistungen 7 mal weniger Strassenabgaben als in der Schweiz nach der Einführung der LSVA - sind echte Wettbewerbsvorteile im internationalen Konkurrenzkampf. Dass sich eine weitere Belastung der schweizerischen Haushalte auch für die Belebung des Binnenkonsums sich als kontraproduktiv erweisen wird, ist leicht nachvollziehbar.

Es gibt noch viele Gründe, die gegen die vorgeschlagene LSVA sprechen. Besonders betroffen werden vor allem auch die Berg- und Randregionen, die mangels eines flächendeckenden Schienennetzes auf die strassenseitige Ver- und -entsorgung angewiesen sind. Auch die Annahme, dass eine Verteuerung der Transportkosten auf der Strasse automatisch zu Mehrverkehr bei den Bahnen führt, wurde von der verladenden Wirtschaft eindrücklich in Abrede gestellt. Es sind andere Gründe als nur der Preis, die zum seit Jahren rückläufigen Güterverkehr bei den Bahnen geführt haben. Dass die LSVA zweckentfremdet für geplante, nicht nachfragegerechte Bahninvestitionen (NEAT, Bahn 2000 etc.,) verwendet werden soll, rundet das negative Bild dieser LSVA-Vorlage ab.

Aus all diesen und weiteren Gründen (EU-bilaterale Verhandlungen u.a.m.) kann und darf die LSVA vom Schweizervolk nicht akzeptiert werden.

## Vergleich Schwerverkehrsbesteuerung: Schweiz und EU gehen getrennte Wege...

Strassenbenützungsgebühr <sup>1</sup>		Schweiz	EU
<b>Art</b>	heute neu	Pauschale Abgabe leistungsabhängige Abgabe	Eurovignette, pauschal Eurovignette, evtl. nach 3 Umweltstandards gestuft
<b>Kostenanlastung</b>	heute neu	nur Wegekosten Wegekosten und „externe Kosten“	nur Wegekosten nur Wegekosten
<b>Anwendung</b>	heute neu	flächendeckend flächendeckend	streckenbezogen streckenbezogen
	heute neu	ab 3,5 t Gesamtgewicht; Güter- und Personentransport (GT,PT) ab 3,5 t Gesamtgewicht; Güter- und Personentransport (GT,PT)	ab 12 t Gesamtgewicht; nur Gütertransport (GT) ab 12 t Gesamtgewicht; nur Gütertransport (GT)
<b>Höhe</b> (40 t, 80'000 km/Jahr)	heute neu	4'000 SFr. 80'000 SFr.	2'063 SFr. max. 2'370 SFr. <sup>2</sup>

### Mautgebühren<sup>3</sup>

<b>Art</b>	heute neu	nur ausnahmsweise (z.B. grosser St. Bernard) Alpentransitabgabe	u.a. Frankreich, Österreich „Alpenklausel“ (Brenner, Montblanc)
<b>Kostenanlastung</b>	heute neu	Lenkungssteuer zur Umsetzung der Alpeninitiative	nur Wegekosten Wegekosten und evtl. Entschädigung für „sensible“ Zonen
<b>Anwendung</b>	heute neu	ab 3,5 t Gesamtgewicht; GT/PT ab 3,5 t Gesamtgewicht; GT/PT	ab 12 t Gesamtgewicht; GT ab 12 t Gesamtgewicht; GT
<b>Höhe</b> (40 t)	heute neu	40' - 200 SFr.	175 bis 280 SFr. max. 272 SFr.

### Steuergesamtbelastung<sup>4</sup>

<b>Höhe</b> (40 t, 80'000 km)	heute neu	27'720 SFr. 106'220 SFr.	Ø 15'279 SFr. Ø 15'639 SFr.
----------------------------------	--------------	-----------------------------	--------------------------------

<sup>1</sup> Strassenbenützungsgebühr = zeitbezogene Gebühr

<sup>2</sup> gemäss Vorschlag EU-Kommission für Euro 0

<sup>3</sup> Mautgebühr = streckenabhängige Gebühr

<sup>4</sup> inkl. MfZ-Steuer und Treibstoffabgaben



## Übersicht Auswirkungen LSVA und Gesamtgewichtserhöhung bei unterschiedlichen Ansätzen

	Ansatz	Belastung pro Fahrzeug km <sup>1</sup>	Äquivalent Dieselpreis <sup>2</sup>	Steuerbelastung <sup>3</sup>	Produktivitätsgewinn <sup>4</sup>	Nettobelastung pro Haushalt/Jahr
EU	2063 Fr. pauschal	04 Rappen/km	1,45 Fr./Liter			
CH heute	4000 Fr. pauschal	08 Rappen/km	1,60 Fr./Liter	174 Mio Franken	0 Franken	55 Franken
CH mit LSVA/40 t	0.2 Rappen	08 Rappen/km	1,60 Fr./Liter	174 Mio Franken	250 Mio Franken	1.24 Franken
	0.3 Rappen	12 Rappen/km	1,70 Fr./Liter	250 Mio Franken	250 Mio Franken	0 Franken
	0.6 Rappen	24 Rappen/km	2,10 Fr./Liter	500 Mio Franken	250 Mio Franken	79 Franken
	1.6 Rappen	64 Rappen/km	3,35 Fr./Liter	1'016 Mio Franken	250 Mio Franken	243 Franken
	2.5 Rappen	100 Rappen/km	4,50 Fr./Liter	1'558 Mio Franken	250 Mio Franken	415 Franken
	3.0 Rappen	120 Rappen/km	5,10 Fr./Liter	1'896 Mio Franken	250 Mio Franken	521 Franken

Für ergänzende Auskünfte steht Ihnen die ASTAG gerne zur Verfügung (T 031 370 85 85).

Bern, im Oktober 1997 / bs

1) 40-Tonner; 50'000 km/Jahr

2) Verbrauch 32 Liter/100 km

3) Berechnungen für 2005; basierend auf ECOPLAN, 1997

4) Berechnungen ASTAG, 1996